

자동차보험 유형별 보상 사례

-대인사고로 보상받을 수 있는 피해자의 범위-

김 희 중

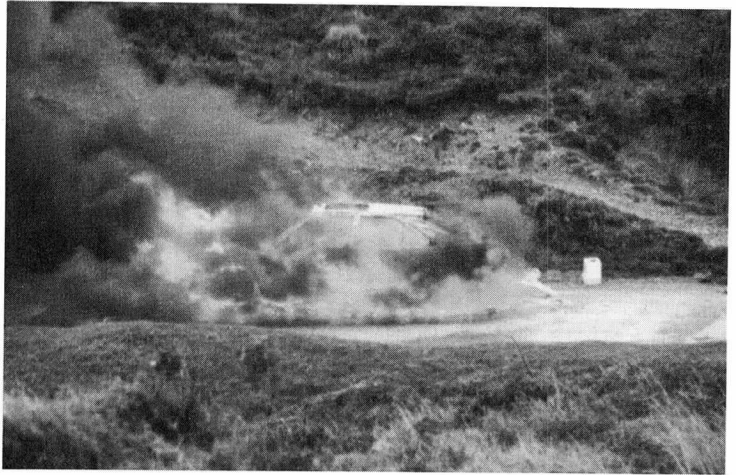
〈한국자동차보험(주) 자동차보상부 차장〉

타인에게 가해 행위를 한 경우에는 직접 가해 행위를 한 당사자가 민사상·형사상 책임을 지는 것이 일반 원칙이다. 자동차의 운행으로 타인에게 인사를 사고를 일으킨 경우에도 직접 사고를 야기한 운전자가 형사상 책임은 물론, 민사상 손해배상 책임을 져야 할 것이다.

그러나, 자동차 사고에 관하여는, 자동차의 특성상 내포하고 있는 위험성 때문에 직접 운전 행위를 한 운전자보다 그 자동차의 운행을 지배하고 있는 자 즉 운행을 손해배상 책임의 주체로 규정하고 있어(자동차 손해배상 보장법 제3조) 일반 원칙과는 다른 특별한 취급을 하고 있다. 한편, 자동차 사고에 관한 한 운행자가 손해배상 책임의 주체가 된다는 것은 반대로 그 운행자는 피해자로서 보호받지 못한다는 뜻이 됨으로 구체적인 사고에 있어서 피해를 입은 자가 운행자로서의 지위를 가지고 있는지 여부를 규명하여야 한다. 만일 그 피해자가 운행자로 인정된다면 자동차 사고의 피해자로서 특별한 보호를 받지 못하게 된다.

〈사례 1〉

A(대표이사의 아들)는 회사 업무를 마친 후 함께 일하던 종업원인 B의 권유로 함께 목욕



을 가기 위하여 회사의 업무용 자동차를 본인이 운전하고 가다가 경미한 접촉 사고가 발생하자, 종업원인 B에게 운전을 맡기고 탑승하고 가다가 B의 운전 부주의로 가드레일을 충격, B가 중상을 입은 경우.

이 경우, A는 회사의 업무용 자동차를 개인적으로 사용하였기 때문에 운행자로서의 지위를 가지고 있으나, 회사로서도 자동차 소유자로서 여전히 운행자의 지위를 완전히 상실한 것은 아니므로, 회사가 A에 대한 손해배상 책임을 지는지 여부가 문제되지만, A의 사고 자동차에 대한 운행 지배의 정도는, 회사의 사고 자동차에 대한 운행 지배보다 훨씬 직접적·구체적·현재적이므로 회사는 A에 대한 손해배상 책임을 부담하지 않는다.

〈사례 2〉

영업용 운수 회사에 화물자동차를 지입한 지입 차주가 조수석에 탑승하고 가다가 운전사의 급격한 핸들 조작으로 교각을 충돌하여, 탑승하였던 지입 차주가 부상한 경우,

지입 차주는 사고 자동차의 실질적인 소유자로서 운수 회사에 대하여는 매월 지입료를 납부하지만, 운전사의 고용이나, 자동차의 관리는 본인이 직접 하고 있으며 그 수입도 본인이 취득하고 있으므로 사고 자동차에 대한 운행 지배는 지입 차주와 운수 회사가 공동으로 하고 있으나, 지입 차주의 사고 자동차에 대한 운행 지배는 운수 회사의 사고 자동차에 대한 운행 지배에 비하여 보다 직접적·구체적·현재적인 경우로서 운수

회사의 지입 차주에 대한 손해배상 책임은 발생하지 않는다.

<사례 3>

회사의 종업원이 회사 건물 앞 도로상에 시동 열쇠를 꽂아 둔 채 자동차를 주차해 둔 것을 A·B 두 사람이 몰래 절취, A가 운전을 하고 B가 조수석에 탑승한 채 집으로 가다가 콘크리트 전주를 충격하여 조수석에 탑승한 B가 사망한 경우.

이 경우, 사고 자동차를 관리하고 있던 회사의 종업원이 자동차 관리상의 잘못은 있으나, A와 B가 상호 의논하여 사고 자동차를 절취하여 A가 운전을 하였으므로, A·B 두 사람의 사고자동차에 대한 운행 지배는 회사의 사고자동차에 대한 운행 지배에 비하여 보다 직접적·현재적·구체적이므로 회사는 B에 대한 손해배상 책임이 없다.

<사례 4>

Y회사의 공사 현장 소장인 B는 평소 소속 직원들을 지휘 감

독 하면서, 자동차 관리 업무도 맡고 있었다. Y회사에는 차량 운행에 관한 특별한 규정이 없어 필요할 때마다 현장 소장인 B의 지시에 따라 차량이 운행되어 왔으며, 소속 직원들의 경조사가 있을 때에도 운행일지에 운행 일시, 목적지 등을 명시하여 사용하여 왔던 바, 사고 당일 현장 소장인 B가 모친상을 당하여 회사 소속 운전자인 A가 운전한 화물 차량의 조수석에 타고 가다가 번호 미상의 차량을 추월하다 중앙 분리대를 충격하여 B가 사망한 경우.

B는 Y회사로부터 사전에 운행에 관한 승인을 받은 바는 없지만, 평상시 사고 차량의 운행 실태(직원들의 개인 용무로 사용하여 왔음)를 참작할 때, 사고 당시 사고 자동차의 운행에 대하여는 Y회사의 사전 또는 사후 승인의 개연성이 농후한 것으로서 Y회사의 사고 자동차에 대한 운행 지배는 B의 그것보다 직접적·현재적·구체적이다. 따라서 B에 대한 Y회사의 손해배상 책임은 인정된다.

<사례 5>

교회소유 차량을 교인들이 교회측의 승낙을 얻어 교인 중의 한사람이 운전하고 운전 관광을 목적으로 운행하고 가던 중, 선행하던 차량을 추월하는 과정에서 반대 방향의 차량과 충돌하여 동승하고 있던 교회 신도가 사망한 경우.

교회에서 정하여진 절차에 따라 사용 허가를 하여 교인들로 하여금 사용하도록 한 것이므로 교회는 사고 자동차에 대한 운행 지배를 여전히 갖고 있으며, 가해 자동차를 사용한 교인들은 교회에 대하여 손해배상 청구권을 가진다.

<사례 6>

설악산 관광을 위하여 렌트카를 임차하여 자기의 처와 장인, 장모를 동 차량에 탑승시키고 본인이 운전하고 부산을 출발하여 속초로 가던 중, 선행하던 버스를 추월하는 과정에서 반대 방향의 차량과 충돌, 사고 자동차에 탑승한 장인, 장모가 사망한 경우.

이 경우, 사망자들은 사고 차량의 운전 행위에 직접 가담하였다거나 보조를 하였다는 특별한 사정이 없는 이상, 운전 행위를 한 사위가 사고 자동차의 임차인으로서 운행자이고, 사망자들은 단순한 동승자에 불과할 뿐 운행자는 아니며, 또한 사고 자동차의 소유자인 렌트카 회사는 사고 당시에도 여전히 사고 자동차에 대한 운행 지배를 하고 있는 것이므로, 사망자에 대해 렌트카 회사의 손해배상 책임이 있다.㉞

